
白井駅・西白井駅周辺ビジョン

～持続可能な拠点形成を目指して～
(素案)

令和8年3月

白井市

1. 駅周辺ビジョンの基本的な考え方

- 1-1. 駅周辺ビジョン策定の目的
- 1-2. 駅周辺ビジョンの役割
- 1-3. 駅周辺ビジョン活用のイメージ
- 1-4. 駅周辺ビジョンの位置づけと対象範囲

2. 白井市の強みと現状

- 2-1. 白井市の強み
- 2-2. 白井市の現状

3. 将来像の設定

- 3-1. 将来像の前提
- 3-2. 白井駅周辺の将来像
- 3-3. 白井駅周辺の将来像実現に向けたコンセプト
- 3-4. 西白井駅周辺の将来像
- 3-5. 西白井駅周辺の将来像実現に向けたコンセプト
- 3-6. 両駅周辺で共通する考え方
- 3-7. 今後の進め方

4. 資料編

- 4-1. 事例紹介

駅周辺ビジョンの基本的な考え方

- 1 - 1 . 駅周辺ビジョン策定の目的
- 1 - 2 . 駅周辺ビジョンの役割
- 1 - 3 . 駅周辺ビジョン活用のイメージ
- 1 - 4 . 駅周辺ビジョンの位置づけと対象範囲



策定の目的

白井市は、昭和54年の千葉ニュータウン事業により整備され、
ベッドタウンとして発展してきました。
しかし、平成30年をピークに人口減少に転じ、
少子高齢化や公共施設の老朽化など、様々な課題が顕在化しています。

今後も、持続可能なまちでいるために、
中心都市拠点・生活拠点である白井駅・西白井駅周辺においては、
地域特性に応じたさらなる機能集積や利便性向上等を図ることが必要です。

本ビジョンは、
白井市に住む、働く、訪れる、それぞれのひとにとって、
より魅力的で快適な拠点をつくるため、
駅周辺地域の将来像の方向性や、
その実現に向けた道筋を市内外に示すことを目的に策定しています。

駅周辺ビジョンの役割

市にとって

駅周辺地域の将来像の
方向性を示す
『メッセージ』

民間にとって

駅周辺地域に
投資をする際の
『判断材料』

市民にとって

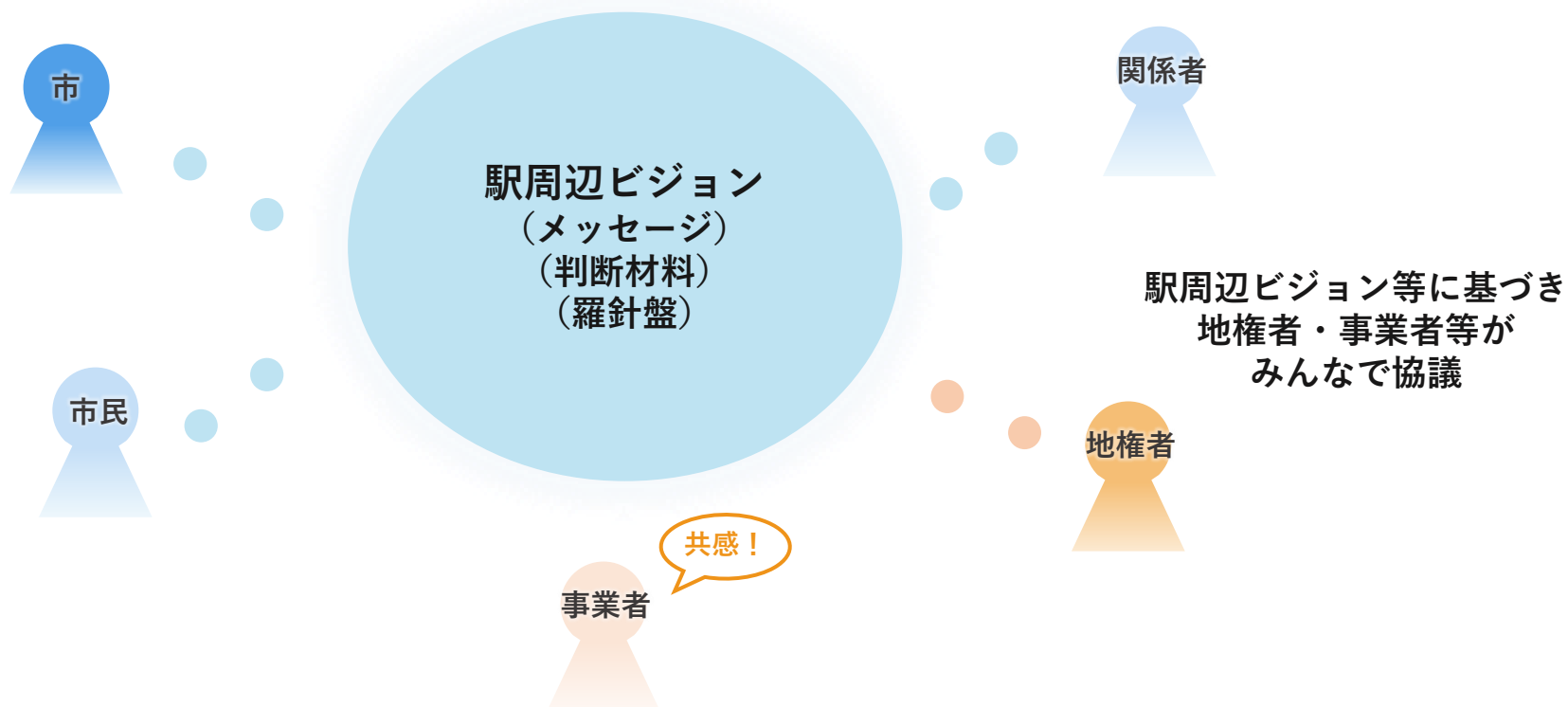
目指す将来像の方向性
が分かり、
将来に進めるための
『羅針盤』

ビジョンは、行政内外の合意形成と実現推進のための**共通言語**です。
策定後は、社会情勢の変化等に対応し、柔軟な運用を目指します。

議論のベースとして活用

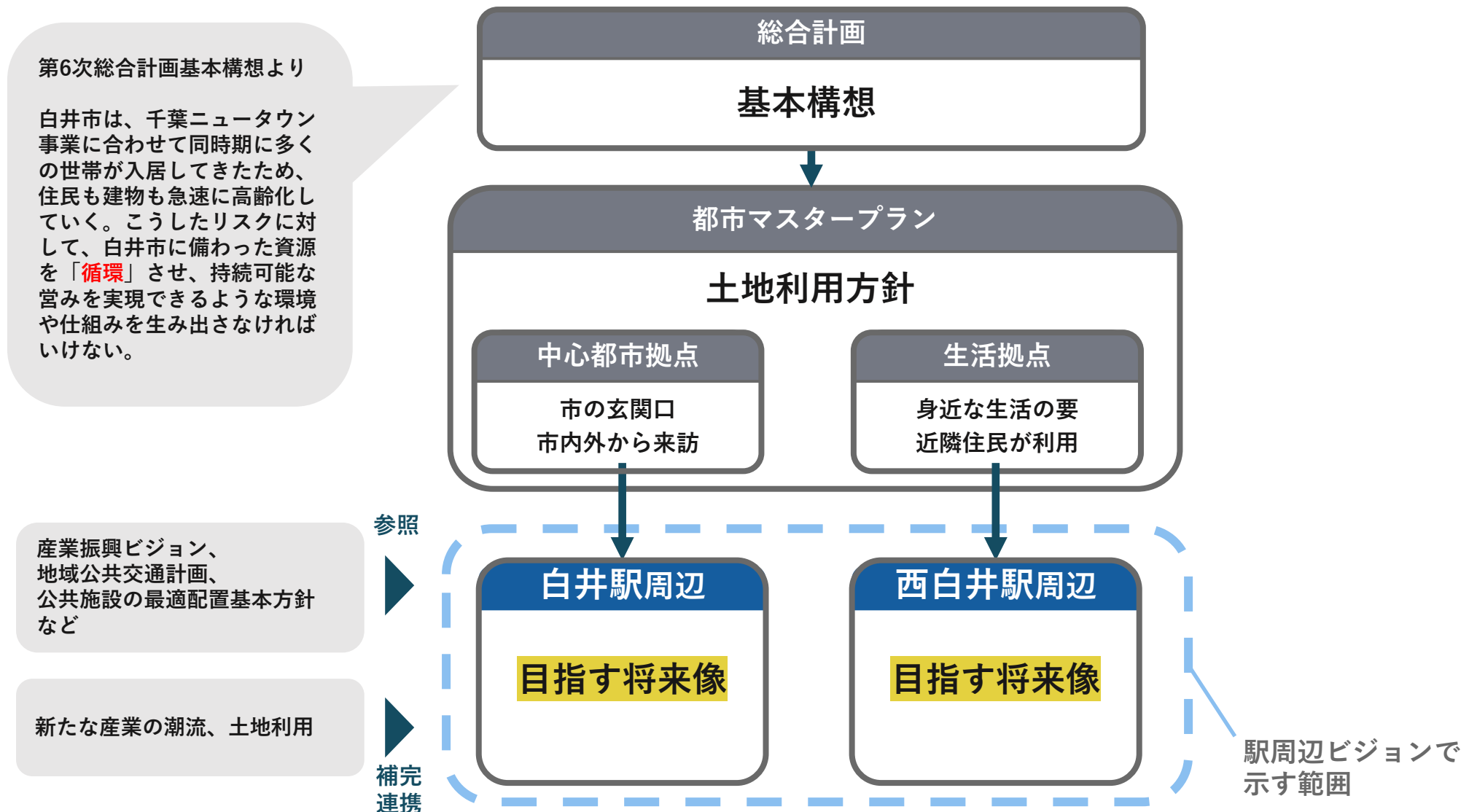
市民アンケートや審議会等意見、総合計画、事業者との対話結果等に基づき、
駅周辺ビジョンを策定

将来の土地利用を協議する際の議論のベースとして
駅周辺ビジョンを活用する



1-4 駅周辺ビジョンの位置づけと対象範囲

白井駅・西白井駅周辺は、都市マスタープラン等に基づき、それぞれ異なる土地利用方針を持っています。両駅及び他地域の土地利用が互いに補完・連携することで、市全体の目指すべき将来像の実現を目指します。



1-4 駅周辺ビジョンの位置づけと対象範囲

本ビジョンは、白井駅と西白井駅の駅周辺（概ね半径500メートル圏）を対象とします。



白井市の強みと現状

2 - 1 . 白井市の強み

2 - 2 . 白井市の現状

2

白井市は、首都圏と成田空港を結ぶアクセス性と強固な地盤が特徴です。
災害リスクが低く、快適な生活環境を備え、多種多様な産業が発展しています。

白井市の強み

1 空港と都心への 良好なアクセス

成田空港とのアクセス：北総線を利用すれば約30分で空港に直結。国道464号に、ハーフICの整備も予定され、**ビジネス・観光の両面で高い広域連携性**を有しています。

東京首都圏とのアクセス：北総線経由で都心まで約40分と、東京都心部への通勤・通学が容易です。国道16号などとも連携し、公共交通と自動車の双方で高い利便性を発揮しています。**白井市の居住・産業・交流の発展を支える重要な基盤**となっています。



首都圏～白井市～成田空港のアクセス

2 強固な地盤と ゆとりある生活環境

強固な地盤：白井市は下総台地の上に強固な地盤を有しています。**液状化や沈下の危険性が低く、安全・安心なまちづくりを支えています。**

ゆとりある生活環境：駅の周辺には公園や緑道が多く整備され、道路幅も広く、**快適な生活環境**が形成されています。

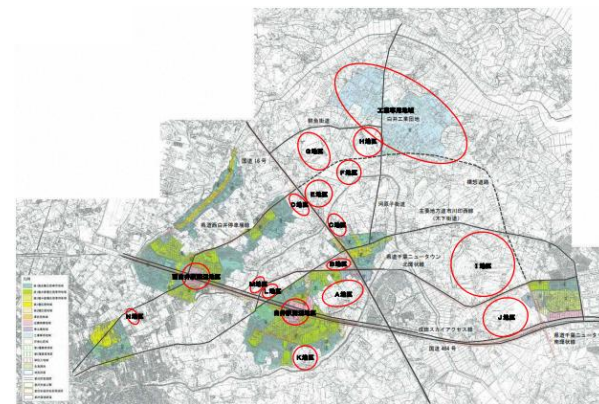


ニュータウンを継承する
緑道やゆとりある空間

3 多種多様な 産業が発展

産業の発展：特産物である**梨**は、栽培面積で**県内1位**。また、**県内最大級の内陸工業団地である白井工業団地**は、約300社の中小企業を中心に、約7,000人が従事しています。

また、市では企業誘致基本方針を策定し、誘致すべき産業、候補地、誘致の進め方を示しており、市の強みを活かした企業誘致を進めています。



企業誘致基本方針で示す事業候補地

一方で、人口減少と少子高齢化が続いており、千葉ニュータウン開発から40年余が経過して公共施設の老朽化が進むなど、まちづくりの課題が顕在化しています。

白井市の現状

1 人口減少と少子高齢化

人口減少：平成30年以降**人口減少**が続き、今後も緩やかな縮小が見込まれています。
少子高齢化：少子高齢化が急速に進行しており、生産年齢人口は減少する一方で、老年人口は増加傾向にあります。**15～29歳の若者層の市外流出が顕著**で、地域の担い手不足や将来的な労働力確保への懸念が高まっています。



出典：住民基本台帳人口移動報告

図 年代別の転出超過数
(平成26年～令和5年(2014～2023年)における年平均値)

2 まちびらきから40年が経過

公共施設：**老朽化と利用者減少**に加え、条例により施設ごと**用途が限定**されていることから、利用層が固定化しています。
商業施設：昭和54年の白井駅・西白井駅圏の入居開始に合わせて整備した施設が**老朽化し、駅前の事業者数も減少傾向にあります**。

公民館利用人数(人)

	西白井複合センター	白井駅前センター
平成23年度	89,352	73,231
平成29年度	58,786	57,767
令和6年度	56,742	34,889

出典：統計しろい



西白井複合センター

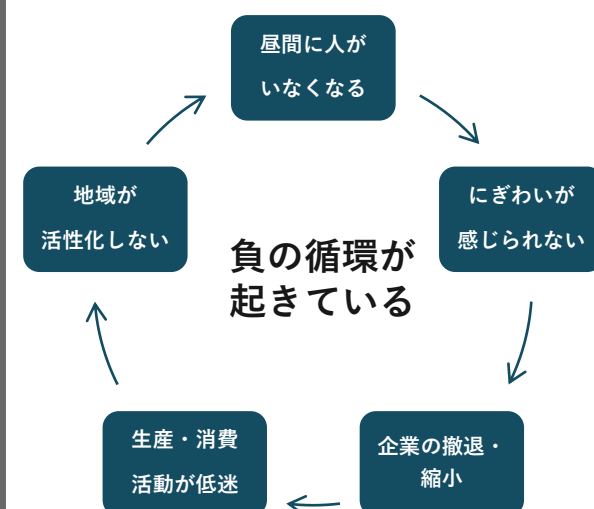


白井駅前センター

3 昼間の人口が少ない

昼間の人口：ベッドタウンとして発展してきた経緯から、**昼間の人口が少ない**ことが課題となっています。令和2年の国勢調査では、昼間人口比率は83.6%でした。

※昼間人口比率 = (昼間人口/夜間人口)



<MEMO>

将来像の設定

- 3-1. 将来像の前提
- 3-2. 白井駅周辺の将来像
- 3-3. 白井駅周辺の将来像実現に向けたコンセプト
- 3-4. 西白井駅周辺の将来像
- 3-5. 西白井駅周辺の将来像実現に向けたコンセプト
- 3-6. 両駅周辺で共通する考え方
- 3-7. 今後の進め方



昼間の人口を増やし、各駅周辺地域で目指す将来像を実現

昼夜間人口比率は（昼間人口／夜間人口×100）で表され、白井市は83.6%（R2 国勢調査）で、昼間に10,000人以上が他市へ流出しています。

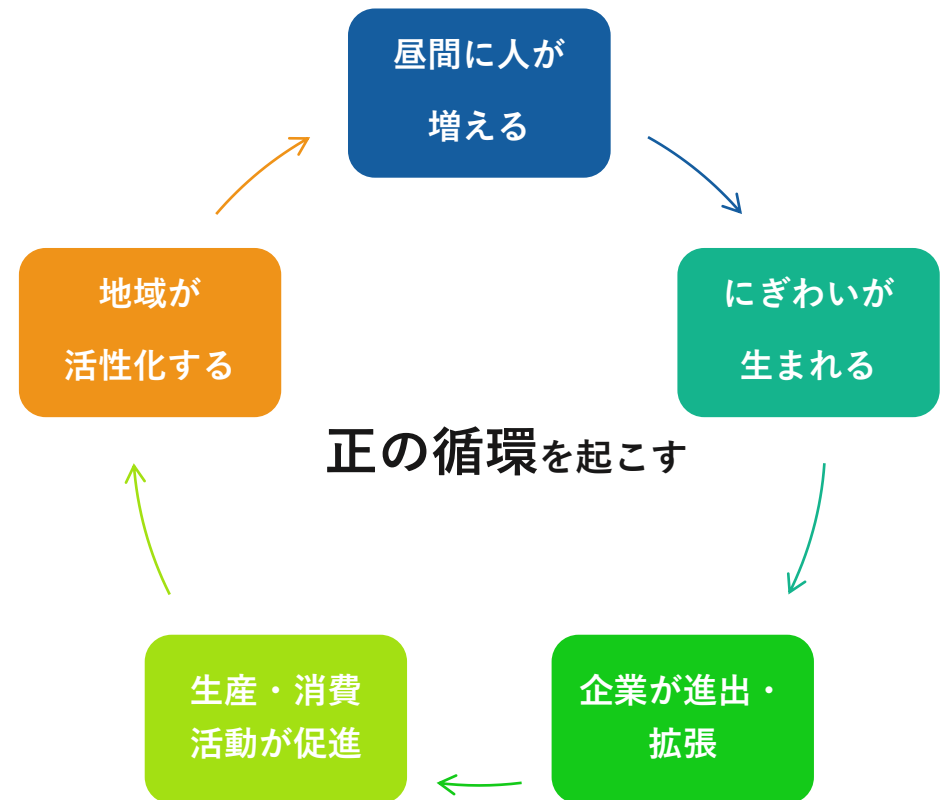
昼間人口は都市の拠点性を示す指標であり、昼間人口比率が低いということは、働く場や学ぶ場が少ないことを意味します。ひいては、若者流出の一因にもなります。


また、白井市の地域経済循環率は79%（H30経済RESAS）で、これは民間消費額のうち約440億円が地域外へ流出していることを意味します。

これらの状況を打開するため、**まずは昼間の人口を増やします。**人が集まりにぎわう場所には、**自ずと企業の進出・拡張が進み、生産・消費活動が促進されます。**結果として地域が活性化し、継続的に人が住む、訪れるといった『**正の循環**』が期待できます。

なお、商業施設の物販消費をメインにした集客では近隣市との競争に勝つ必要があり、事業採算性が成立しなかった場合、企業が撤退してしまいます。

持続可能な都市拠点を形成するため、公共機能等を活用し、消費を目的としない普遍的な人流を生み出すことで、経済活動を活性化させ、白井駅・西白井駅周辺地域で目指す将来像を実現します。





「集う」と「働く」が交わる都市拠点

白井駅周辺を市内外の人々が多様な目的で立ち寄り、滞在し、活動できる場として再編します。

地域交流や経済活動を活発にし、様々な機能や人が駅前に集まることで、

新たなイノベーションや地域経済の活性化を生み出し、人々の生活を豊かになることを目指します。

白井駅周辺は、駅前で創造した価値を市内外へ発信し、地場産業の事業収益や市全体の価値を高める、

「市の玄関口」としての役割を担います。

将来像の実現に向けて、現状との差を埋めるための解決策の方向性（コンセプト）を提示します。
これらの要素を組み合わせ、地域の特性を最大限に活かすことで、将来像の実現を目指します。

来訪目的の創出



新たな需要や市場性に基づき、駅前に多種多様な企業を誘致します。また、市内外の人々が訪れたいくなる季節のイベントや、魅力的なコンテンツが体験・購入できる場を創出します。

居心地のよい滞留空間



訪れた人々が、ほっと一息つけて居心地よく過ごせる場を創出します。また、大人から子どもまで、落ち着いた環境で読書や学習ができる場を創出します。

地域経済の活性化



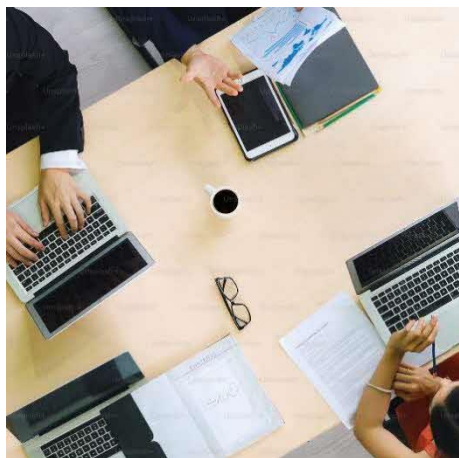
市内事業者や農家がつくる産品・サービスを販売、提供できる場を創出します。また、6次産業化用の商品開発や交流会など、地場産業の発展や地域課題の解決に向けた挑戦や社会実験ができる場を創出します。

「集う」と「働く」
が交わる
都市拠点

官民連携による施設の再編



多世代が交流し、誰もが憩い・活動できる場を実現するため、老朽施設の個別更新にとどまらず、駅周辺の利便性を活かした官民連携による複合的な再編を図ります。



多様な働き方に合わせた、シェア型やサテライト型等のオフィス



季節のイベントができる商業機能等と一体的な広場



読書のできるブックカフェやラーニングスペース



電車やバスの待合い、交流にも利用できるカフェラウンジ



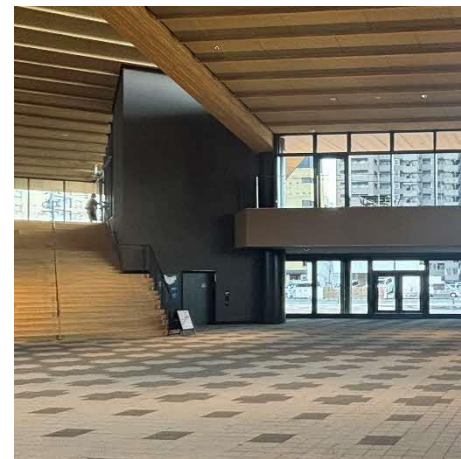
地場産業の商品が購入できるアンテナショップやチャレンジショップ



6次産業化用の商品開発や交流会などができるスタジオキッチン



まちづくりを継続的に推進するエリアマネジメント拠点



災害時には一時避難にも対応可能な全天候対応型の多目的スペース

<MEMO>



「暮らし」にとけこむ都市拠点

西白井駅周辺を、地域の人々が気軽に立ち寄り、
買い物や食事などの日常生活が、より快適・安心に過ごせる居住の場として再編します。
飲食・学び・子育てなどの機能を駅前に集約しつつ、多世代が交流できる拠点を形成することで、暮らしに必要な
行動を駅前でまとめて行える環境づくりを目指します。
西白井駅周辺は、地域の暮らしを支え、住民が安心して長く住み続けられる
“身近な生活の要”としての役割を担います。

3-5 西白井駅周辺の将来像実現に向けたコンセプト

将来像の実現に向けて、現状との差を埋めるための解決策の方向性（コンセプト）を提示します。
これらの要素を組み合わせ、地域の特性を最大限に活かすことで、将来像の実現を目指します。

毎日過ごしたくなる空間



買い物や食事など、暮らしに必要な行動が満たされる駅前環境を創出します。また、自主学習や近隣住民同士の談笑など、誰もが居心地よく過ごせる場を創出します。

安心の子育て環境



暮らしの中で、親子の時間が深められる場や、こどもの健やかな成長につながる学びの場、思う存分体を動かせる遊びの場など、多様なライフスタイルに対応した、安心して子育てできる環境を整備します。

地域に開かれた駅前広場



こどもや高齢者、ベビーカーや車いす利用者も移動しやすいよう、安全性や回遊性を高めます。また、オープンカフェやマルシェなど、屋内施設と一体感のあるコンテンツが展開できる駅前広場を創出します。

「暮らし」
にとけこむ
都市拠点

官民連携による施設の再編



多世代が交流し、誰もが憩い・活動できる場を実現するため、老朽施設の個別更新にとどまらず、駅周辺の利便性を活かした官民連携による複合的な再編を図ります。



日常の食事・買い物・滞在が
重なる駅前商業施設



自主学習や住民同士の交流など
多様な過ごし方のできる
ブックカフェ



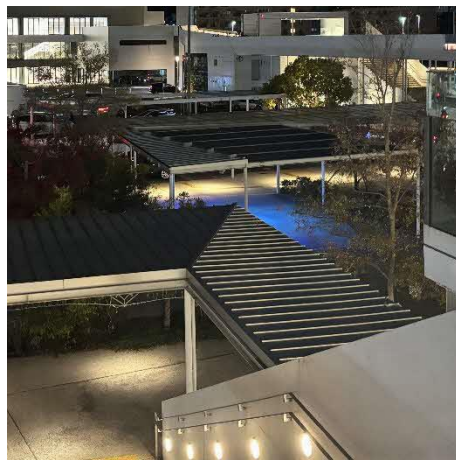
親子が共に遊びや学び、食事を楽
しめる体験型施設



乳幼児やこどもの健やかな成長、
学習意欲の向上につながる学習施設



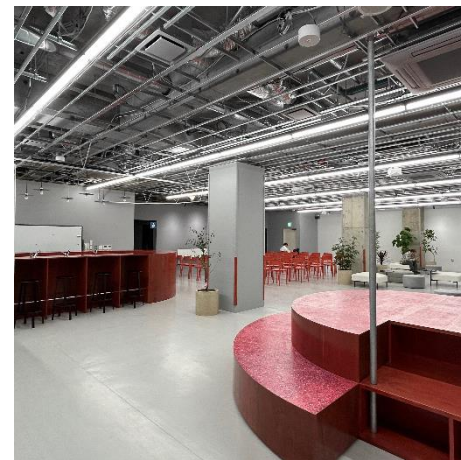
動線を広くとったオープンカフェ
やマルシェが展開できる駅前広場



夜も安心感を生む
灯りの駅前空間演出



公共機能と近隣商業機能の
複合施設



災害時には一時避難にも対応可能な
全天候対応型の多目的スペース

住民の生活が豊かになること

- 都市マスタープランで示す土地利用方針を基本に、両駅とも住民の生活が豊かになることを目指します。
そのため、片駅のみに記載している内容であっても、需要に応じて両駅で検討します。（例「安心の子育て環境」等）

公共施設について

- 公共施設の最適配置基本方針等に基づき整備します。
- 公共施設の再整備は、行政単独の予算やノウハウを前提とした従来の手法ではなく、長期賃貸借契約による施設の非保有化や、EOI※1、LABV※2など、官民連携による様々な手法を検討します。

事業手法や施設規模について

- 議論が進み土地利用が具体化する中で、予算、敷地面積、法的制約などを整理すれば、自ずと事業手法や施設規模は収れんされると考えます。

事業効果の促進

- 両駅及び他地域の土地利用が互いに補完・連携することで、市全体の将来像の実現を目指します。
- 多様な主体との連携・協働やエリアマネジメントにより、経済活動・住民満足度の促進向上を図ります。
- 官民連携等により、最小の経費で最大の効果を図ります。

住宅の整備

- 市のまちづくりとして適正な規模や形態で、市場性に基づき整備します。

エリア全体で歳入と歳出のバランスを図る

- 開発エリア全体を一つの事業として捉え、歳入と歳出を調整することで、公共性と事業性の両立を図ります。

※1 EOI（Early Operator Involvement）：事業の初期段階から運営事業者を関与させ、より質の高いサービスの提供や建物にかかる維持管理費等の適正化を目指す手法。

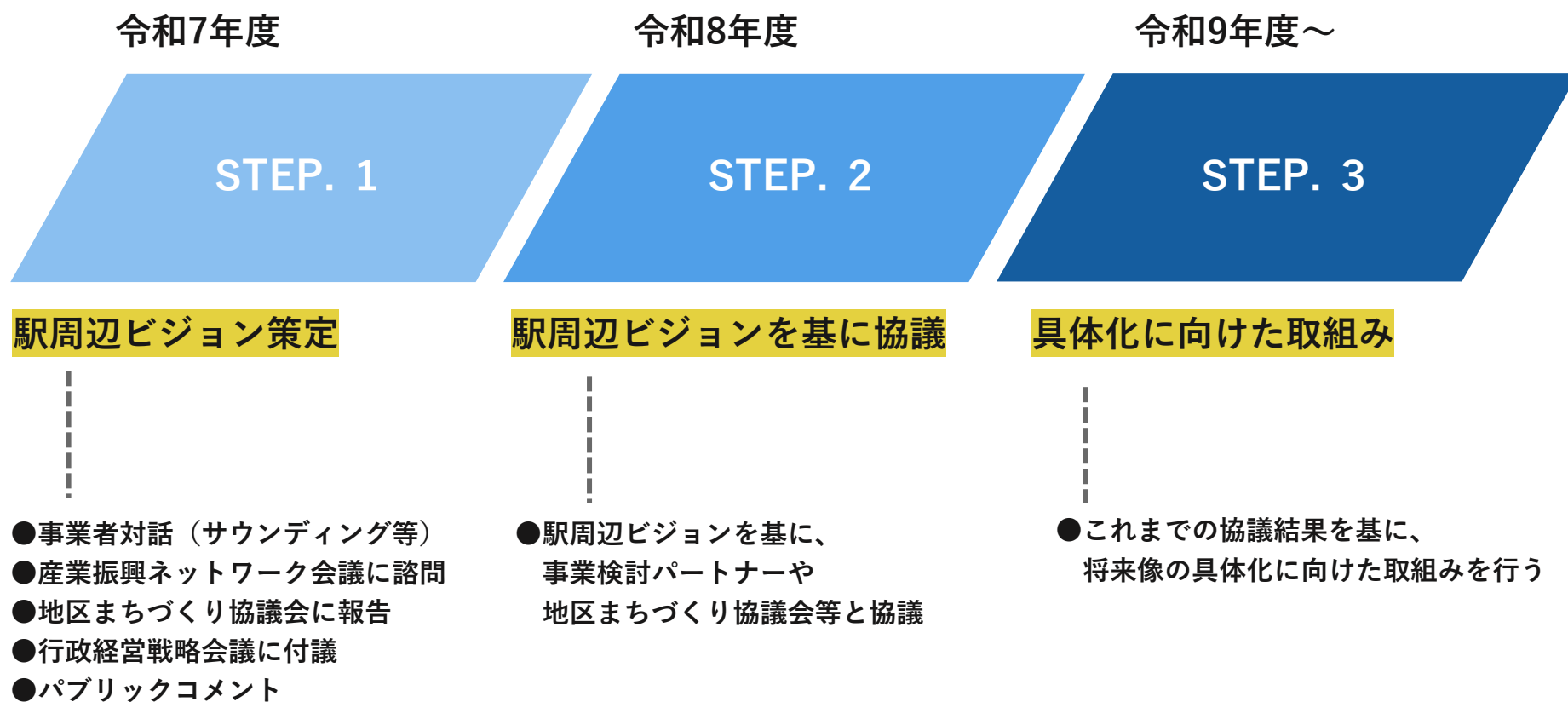
※2 LABV（Local Asset Backed Vehicle）：地方公共団体等が公有財産（主に土地）の現物出資、民間事業者が資金出資や技術・ノウハウの提供を行い設立する官民共同体事業のこと。LABVが事業主体となり、複数の開発プロジェクトを連鎖的に実施する手法をLABV方式という。

白井市まちづくり条例（平成16年条例第1号）に基づく協働の枠組みを活用し、事業の方向性をあらかじめ明確にすることで民間事業者の予見可能性を高め、地権者主導による官民連携（PPP）型の事業を通じて、駅周辺ビジョンの実現を図ります。

駅周辺地域における官民連携の基本的な考え方



駅周辺ビジョン策定～具体化までのスケジュール



資料編

4 - 1 . 事例紹介

4

官民の役割分担と事業スキームを工夫し、持続可能な都市機能の整備・運営を実現した先行事例を紹介します。
「逆算的な設計」「公共と民間機能の一体的整備」「整備後のエリア価値向上」の三つの視点で整理しています。

視点① 逆算的な設計
＜需要に即して組み立てる＞

視点② 公共と民間機能の一体的整備
＜官民連携による柔軟な手法＞

視点③ 整備後のエリア価値向上
＜持続可能な仕組みを考える＞

オガールプラザ



(写真出典) (株)オガール 提供

町有地を活用し、財政負担を最小限に抑えつつ、必要な公共施設と民間施設の複合的な整備を実現しています。

SPC（資産保有会社）が民間施設のテナントを先付けして、その賃料から建設費を逆算し、資金調達や設計、建設を行っています。

また、図書館等の集客力のある公共施設を軸に民間施設が稼ぐ仕組みを形成し、全体の事業性を確保しています。

道の駅常総



(写真出典) 茨城県営業戦略部販売戦略課HP

道の駅は、観光・商業施設であり、イニシャル・ランニングコストを考慮した独立採算が必要です。道の駅常総では、経営能力の高い運営事業者を基本設計の段階で選定するEOI方式を採用し、「売上から逆算した施設整備」を行っています。

また、市が事業全体の構想を事前に公表することで、共感する事業者が事業パートナーとなり、事業の実現性や効果を高めています。

施設をつくってから「どう活用するか」を考えるのではなく、設計段階から整備後の運営主体や資金スキームを考えた事例です。補助金等を前提とした事業化は、イニシャルコストは低減できるものの、整備後の運営面で将来に負債を残しています。持続可能な事業とするためには、民間の運営力や専門性を計画段階から取り込み、実行力と持続性のある事業につなげる必要があります。

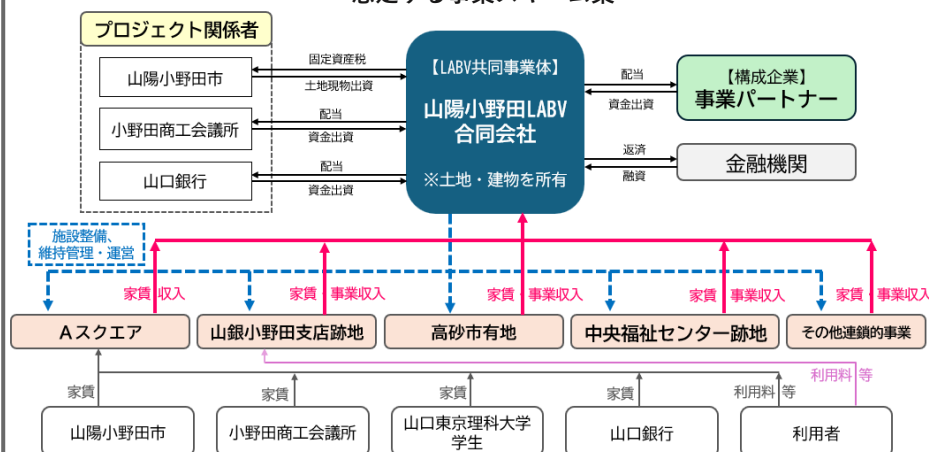
視点① 逆算的な設計
＜需要に即して組み立てる＞

視点② 公共と民間機能の一体的整備
＜官民連携による柔軟な手法＞

視点③ 整備後のエリア価値向上
＜持続可能な仕組みを考える＞

山陽小野田市LABVプロジェクト

想定する事業スキーム案



(組織図出典) 山陽小野田市 提供

LABV（官民共同事業体）が事業主体となり、半径1km圏内4か所で連鎖的な開発プロジェクトを目指しています。

山陽小野田市の事例では、市が市有地を現物出資、民間が資金を出資して設立した「山陽小野田 LABV プロジェクト合同会社」が事業主体となり、R6.4月に官民複合施設「A スクエア」を供用開始しました。

LABVには市も出資者として参画するため、重要事項決定等に関与でき、事業の公共性を担保しやすくしています。

スタートおおたかの森ホール



(写真出典) スタートおおたかの森ホールHP

駅前の市有地を活用し、民間提案により公共施設と民間施設を一体的に整備しています。市有地と、事業者が建設した公共施設（音楽ホール等）を等価交換することで、イニシャルコストが発生せずに市が公共施設を取得しています。

さらに、ホテル・商業施設部分の土地（2,000㎡）は50年の定期借地権を設定し、市は事業者から地代（約1,460万円/年）を徴収。民間が整備した集合住宅や商業施設等からは、固定資産税や都市計画税が歳入になります。

行政単独の資金やノウハウで公共施設を建てるのではなく、民間と連携し、等価交換や定期借地といった手法を用いて、公共施設整備と民間事業を両立しています。行政は発注者に留まらず、事業の枠組み設計に関わりながら、運営や経営判断は民間に委ねるという新しい役割分担が示されています。

視点① 逆算的な設計
＜需要に即して組み立てる＞

視点② 公共と民間機能の一体的整備
＜官民連携による柔軟な手法＞

視点③ 整備後のエリア価値向上
＜持続可能な仕組みを考える＞

南池袋公園 (Park-PFI)



(写真出典) 南池袋公園Park Guide

行政、事業者、地元組織の代表などが参画する公園管理・運営組織を設立し、利用者目線に立って主体的に運営を行っています。公園にカフェや芝生を設置して賑わいを生むだけでなく、公園に続く大通りを対象に国家戦略道路占用事業の計画認定を受け、歩道上のオープンカフェやマルシェ等の開催を可能にし、公園の回遊性・滞留性を高めています。

さらに、地下を電力会社に貸して収益を担保するとともに、大型の地下駐輪場を整備して路上駐輪を減少させるなど、地域課題の解決にも寄与しています。

柏の葉アーバンデザインセンター (UDCK)

UDCK

みんなで
まちのミライを
デザインする場



(写真出典) UDCK HP

行政・事業者・大学等が対等に参画する中間組織で、エリア全体の調整と運営を担っています。

役割の増加に伴い、UDCK(任意団体) から2つの法人組織を併設。H31年に設立した一般社団法人UDCKタウンマネジメントは、民間の力による事業持続化を目指し、駅前広場や道路等の管理運営を中心に、視察ツアーや情報発信、スマートシティのサービスに係る事業などを展開しています。また、同組織は都市再生特別措置法に基づく「都市再生推進法人」の指定を受けています。

施設や空間を整備した後、どのように使い続け、価値を高めていくかを重視する考え方です。行政が支援役となり、多様な主体が関わる運営体制を整えることで、公共空間や拠点が日常的に活用され、エリア全体の価値向上につながっています。

問合せ

白井市役所 未来創造戦略室

電話：047-401-7815

FAX：047-491-3554

Mail：kigyoun@city.shiroi.chiba.jp

